Fünfundzwan... Jahre Schmalspurb... in Bosnien, 1879-1904

Richard Haemmerle

Fünfundzwanzig Jahre Schmalspurbahn in Bosnien.

1879—1904.



Ein kurzer Überblick der Entwicklung der bosn.-herceg. Schmalspurbahnen, verfassst aus Anlass des 25. Jahrestages der Eröffnung der ersten Linie Bosnisch-Brod—Zenica

von

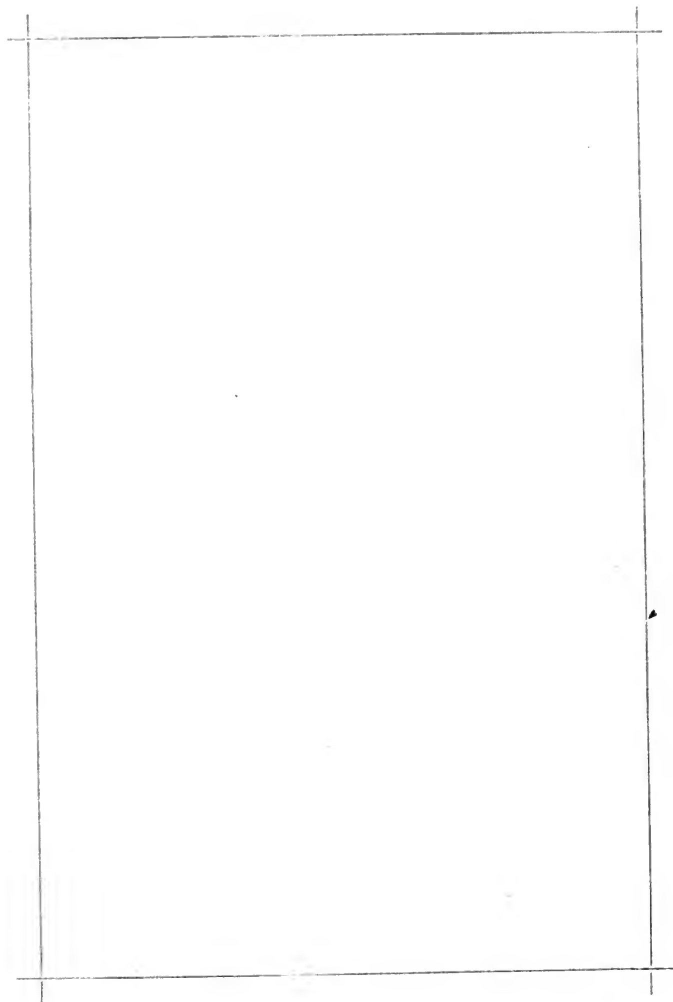
Richard Haemmerle,

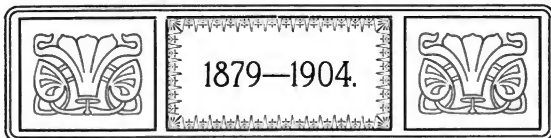
Oberrevident der bosn.-herc. Staatsbahnen.



Sarajevo, 1904.

Im Selbstverlage.





Die Verwaltung des heutigen imposanten und für die Entwicklung der schmalen Spurweite massgebenden Netzes der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen begeht ein bedeutungsvolles Jubiläum — den 25. Jahrestag der Betriebseröffnung der ersten bosnischen Schmalspurbahn.

Es war am 10. Juli 1879, als die Kriegsverwaltung die Aufnahme des Verkehres auf der in ihrem Auftrage von der bestrenommierten Bauunternehmung Hügel & Sager ausgeführten feldmässigen Rollbahn Bosn.-Brod—Zenica gestattete und der genannten Unternehmung zugleich die Betriebführung dieser Rollbahn vertragsmässig übertrug.

Angesichts des Mangels einer selbst zur Not entsprechenden Strasse von der Save-Übersetzung bei Brod in der Richtung gegen Sarajevo entschloss sich die Kriegsverwaltung im September 1878 als Nachschublinie eine Rollbahn herstellen zu lassen, welche zwecks Erreichung des Defilés bei Vranduk anfänglich mit einer Länge von 145 Kilometern veranschlagt war.

Die Bauzeit für dies erste Stück bosnischer Schmalspur wurde mit zwei Monaten angenommen. Mit allen Mitteln forciert, ging der Bau anfangs flott

von statten. Bereits am 4. Oktober, am Tage des Namensfestes Seiner Majestät des Kaisers und Königs, das die österr.-ungar. Truppen zum erstenmale hierzulande feierten, konnte die erste Lokomotive von der Broder Save-Übersetzung an einige Kilometer ins Land fahren. Es war dies eine jener kleinen Lokomotiven, welche die Bauunternehmung beim Baue der Linie Temesvár—Orsova für Materialzufuhr benützt hatte und die nun zur rechten Zeit verfügbar geworden waren.

Die Spurweite dieser Lokomotive betrug 760 Millimeter und diesem Zufalle ist es zuzuschreiben, dass die bosnisch-hercegovinischen Bahnen mit solcher Spur weitergebaut worden sind.

Zu jener Zeit verfügte die Unternehmung über einige solcher Baulokomotiven, wovon deren drei — auf „Ida", „Auguste" und „Rama" getauft — noch recht wacker bis zum heutigen Tage in Bosnien-Hercegovina Eisenbahnen bauen helfen.

Nur zu bald stellten sich dem Baufortschritte nahezu unüberwindliche Hindernisse entgegen; Insurgenten und Hochwasser taten das ihrige, um den Bau zu verzögern.

Die Unternehmung bot 40 Ingenieure und 4000 Mann auf und mit tatkräftigster Unterstützung seitens der Kriegsverwaltung gelang es Ende November den ersten Zug bis Dervent und Ende Jänner bis Doboj zu bringen. Mitte März 1879 war die Rollbahn bis Maglaj fertig und am 22. April erreichte man mit dem 145. km Žepče, die altberühmte Türkenstadt, woselbst Omer Pascha vor 28 Jahren das Heer der aufständischen Begs in einer entscheidenden Schlacht niedergeworfen hatte.

Die Messungen auf den damals unverlässlichen Karten stimmten mit den wirklichen Distanzen nicht, es waren noch ungefähr 30 Baukilometer erforderlich, um das angestrebte Ziel — das berüchtigte Vranduk — zu erreichen, wo nahezu 400 Jahre früher die Grenze zwischen Ungarn und der Türkei gezogen war.

Gleichfalls am 22. April 1879 wurde Pionier-Hauptmann Franz Winkler zum Betriebsleiter ernannt und die Betriebsleitung in Dervent aufgestellt.

Die Bahn hat sich trotz ihrer primitiven Einrichtung bald als sehr nützlich für die Verfrachtung der Militärgüter und der Post erwiesen

Die Kriegsverwaltung beschloss die Fortführung derselben bis Zenica und auch dieser Weiterbau wurde der Firma Hügel & Sager übertragen. Sehr schwierig gestaltete sich der Bau dieser zweiten Strecke; die Trasse musste stellenweise buchstäblich in die Felsen gesprengt werden. Zwei grössere Brücken über die Bosna wurden unter den denkbar ungünstigsten Witterungsverhältnissen gebaut; aber trotz aller Hindernisse wurde der Bau in nicht ganz 6 Monaten vollendet und am 8. Juni 1879 fuhr die erste „vatrena kola“ unter dem Festjubel der österreichisch-ungarischen Kolonie und dem Staunen der einheimischen Bevölkerung in Zenica ein. Mithin war das vorgestreckte Ziel erreicht.

Schon am Schlusse des Jahres 1878 ist der Bau der Verbindungsbahn Slavonisch-Brod—Bosn.-Brod, sowie die Herstellung einer Brücke über die Save von der Kriegsverwaltung beschlossen worden. Da die Benützung dieser Komunikation tunlichst rasch zu ermöglichen war, so wurden im k. k. technischen

Militär-Komité unter dem damaligen Präsidenten desselben, FML. Baron Salis-Soglio sehr rasch auf Grund eines generellen Projektes des früheren Baudirektors der k. k. priv. Südbahn, Ingenieur Wilhelm Pressel, alle Vorarbeiten durchgeführt und ist bereits am 15. September 1878 eine k. k. Bauleitung der Eisenbahnbrücke bei Brod aufgestellt sowie am 18. desselben Monates mit den Bauarbeiten begonnen worden. Zu Beginne des Baues fungierte der Sektionsingenieur der Südbahn Franz Wabitsch und nach dessen freiwilligen Rücktritte der damalige Major des Geniestabes Otto Beck von Nordenau als Bauleiter. Für die Brücke waren eiserne Fachwerks-Träger, 5 Felder von je 80 m Stützwerke auf provisorischen hölzernen Tragjochen projektiert. Die Erbauung der Holzjoche und aller Nebenanlagen war an das Konsortium Jochem, Dunz & Anderle, die Erzeugung und Montierung der eisernen Brückenfelder an 5 Gewerkschaften übertragen worden. Nachdem die Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen Slav.-Brod und Bosn.-Brod (Bauunternehmung Karl Freiherr von Schwarz) gleichzeitig mit der Brücke anfangs Juli vollendet worden war, so konnte, wie vorerwähnt, am 10. Juli die ganze Linie Bosn.-Brod—Zenica, welche den Namen „k. k. Bosnabahn" anzunehmen hatte, dem Betriebe übergeben werden.*)

Der Unternehmung Hügel & Sager, welche die Betriebführung unter militärischer Aufsicht besorgte, war es bei dem Mangel sonstiger Verkehrsmittel

*) Wien 1880, Verlag Waldheim, »Der Bau der Eisenbahnbrücke über die Save bei Brod 1878—1879«.

unmöglich, die immer dringender und von allen Seiten erhobenen Ansuchen nach Beförderung auch nicht militärischer Personen und von Zivilgütern auf der Bahn zurückzuweisen.

Nach stattgehabter technisch-polizeilicher Prüfung der Rollbahn, bei welcher Delegierte der österreichischen und ungarischen Ministerien intervenierten, wurde die Bahn von der Kriegsverwaltung bereits am 14. Juli 1879 für den öffentlichen Verkehr freigegeben.

Diese bedeutungsvolle Entscheidung der Kriegsverwaltung war für die künftige Ausgestaltung der bestehenden Bahnlinie ausschlaggebend, da ihre ursprüngliche Bestimmung — vorübergehend als Rollgeleis für Militärfrachten zu dienen — vollständig geändert wurde. Der Verkehr entwickelte sich derart lebhaft, dass sich die Rollbahn in kürzester Zeit zur Hauptverkehrsader des ganzen Landes erhob. Dadurch erwuchs aber auch die Aufgabe, die Leistungsfähigkeit der Bahn zu heben und die Pflicht, für die Sicherheit der Personen- und Sachentransporte vorzusorgen.

Es ist das ausschliessliche Verdienst der leitenden obersten Behörden, dass im kritischen Momente, wo es sich um die Permanierung dieser Rollbahn und um die Umgestaltung derselben handelte, in richtiger Erkenntnis der Bedürfnisse des Landes die Entscheidung getroffen wurde, die Spur von 760 Millimetern für das projektierte Bahnnetz beizubehalten.

Wie segensvoll für die weitere Entwicklung der bosnischen Bahnen diese Entscheidung war, welche anfangs vielfachem Widerspruch in Kreisen der Bahn-

techniker begegnete, zeigen die Erfolge in dem verflossenen Vierteljahrhundert.

Der erste offizielle Reisende auf der neuen Bahn war der türkische Kommissär Husein Pascha, welcher in Begleitung eines k. k. Offiziers am 23. Juli die Strecke bereiste. Sonst ist über diese erste Betriebsperiode der k. k Bosnabahn des Intesessanten wenig mehr zu erwähnen.

Da die Ausgestaltung der Bahn beschlossene Sache war, ging die Kriegsverwaltung daran, die Betriebführung in eigene Regie zu übernehmen und schon am 10. September 1879 wurde hiefür die „Direktion der k. k. Bosnabahn" mit dem Amtssitze in Dervent aufgestellt und der damalige k. k. Pionier-Major Johann Tomaschek zum Direktor ernannt.

Hiemit trat die Bosnabahn in die zweite Betriebsperiode ihres Bestandes.

Bevor die Geschichte der bosnischen Bahnen weiter verfolgt wird, muss an dieser Stelle Jener gedacht werden, die sich für die Ausgestaltung des Betriebes auf der ersten bosnischen Schmalspurbahn unvergängliche Verdienste erworben haben.

Allen voran muss der erste Direktor dieser bosnischen Schmalspurbahn, der gegenwärtige Oberst d. R. Johann Tomaschek, angeführt werden, dem die Leitung der Bahn durch ein ganzes Dezennium anvertraut war und der durch zielbewusste Tatkraft und nimmerrastendes Wirken die primitive Rollbahn zu einer leistungsfähigen und erträgnisreichen Eisenbahnlinie, deren Betriebsresultate im In- und Auslande allseits die gebührende Anerkennung gefunden, ausgestaltet hat

Die Betriebsergebnisse dieser mit 760 Millimetern Spurweite ausgeführten Bahnlinie, die sich als eine Hauptverkehrsader darstellte, waren ausschlaggebend für den Bau schmalspuriger Eisenbahnen überhaupt und ist dieses epochale Ereignis nicht in letzter Linie ein Verdienst des Chefs und seiner getreuen Mitarbeiter.

Am Schlusse des ersten Betriebsjahres umfasste der Personalstand der Direktion und des exekutiven Dienstes 7 Offiziere und Militärbeamte, ferner 30 Zivilbeamte, sowie die erforderliche Anzahl von Unterbeamten und Dienern.

Von diesen ersten Eisenbahn-Pionieren Bosniens dient noch gegenwärtig eine kleine Anzahl bei der Bahn und ist es wohl Pflicht, anlässlich des Jubelfestes dieser Verkehrsanstalt ihrer ältesten aktiv dienenden Beamten, Unterbeamten und Diener geziemend zu gedenken, die ein Vierteljahrhundert hindurch sich mit voller Kraft dem hierländigen Eisenbahnbetriebsdienste gewidmet haben.

Verdienste erwarb sich jeder einzelne dieser ersten Eisenbahn-Pioniere und darum sollen ihre Namen heute, wo sie den Jubeltag einer 25jährigen aktiven Dienstzeit im bosnischen Eisenbahnbetriebsdienste feiern, hier an gebührender Stelle angeführt werden.

Es ist dies in erster Reihe der allverehrte Direktor-Stellvertreter der bosn.-herceg. Staatsbahnen, Ingenieur Lucian Zerlauth, der als Erster anfangs September 1878 den bosnischen Bahnbau einleitete und dann durch viele Jahre im Bau- und Bahnerhaltungsfache an leitender Stelle wirkte, ferner Bahnerhaltungschef Oberinspektor August Viditz,

Oberkontrollor Moriz Goldberg, Kontrollor Gustav Černobrat, die technischen Offiziale August Bayer, Georg Gruber, Offizial Hugo Hödl, Revident Julius Lehmann, Adjunkt Thomas Mörth, die Bahnmeister Joh. Ostermann, Johann Czerwenka, Marko Tomljanović, die Maschinenmeister Franz Kliespies, Anton Kechner, Eduard Rattinger, Zugsrevisor Felix Karba, Telegraphenmeister Wenzel Freimann, Lokomotivführer Martin Greisiger, die Partieführer Johann Glaser, Johann Hreščak, Ignaz Kastel, Josef Frank, Stefan Raulić, Valentin Makovec, Franz Požar, Michael Stare, Weichenwächter Jakob Werbothen und Bahnwächter Smajo Hrnić.

Ihnen allen ein herzliches „Glück auf“ zum Dienst-Jubiläum.

* *
*

Um ein vollständig klares Bild der Entwicklung zu gewinnen, muss der Zustand der Bahn zu Beginn der zweiten Betriebsperiode vor Augen gehalten werden.

Die Trasse der Bahn ist tunlichst dem Terrain angeschmiegt worden, die Richtungsverhältnisse waren höchst ungünstige, die Objekte ganz provisorisch hergestellt; der Oberbau bestand aus schwachen Schienen mit ruhendem Stoss, Unterlagsplatten fehlten gänzlich, die Weichen waren sogenannte Zigeunerweichen; die Stationsgebäude primitiv aus Fachwerk und ungebrannten Ziegeln hergestellt. Der Fahrpark bestand aus 20 Lokomotiven von je 20 bis 40 Pferdekräften und rund 400 Stück offenen kleinen Güterwagen (Lowrys) mit einer Tragfähigkeit von je zwei Tonnen. Die Kupplung

der Wagen geschah in der denkbarst einfachsten Art, so dass Zugstrennungen häufig vorkamen.

Für die Beförderung der Passagiere wurden zehn Lowrys zu „Personenwagen" umgewandelt, indem man auf vier Ecksäulen ein Dach aus Segeltuch anbrachte und die Stirnseiten mit Brettern verschalte; an den Längsseiten erhielten diese Vehikel sogar Vorhänge.

Diese Verhältnisse lassen ermessen, welche Schwierigkeiten sich einem geregelten Betriebe entgegenstellten.

Trotzdem erschien zu Ende des Jahres die erste Fahrordnung, nach welcher in jeder Richtung täglich ein Postzug verkehrte, der die Strecke Brod—Zenica oder zurück in 15 Stunden durchfuhr; für die vorbeschriebenen Verhältnisse jedenfalls eine nennenswerte Leistung.

Schon im Laufe des Jahres 1880 sind jedoch neue Lokomotiven mit je 50 Pferdekräften und Personenwagen nach dem Coupésystem für II. und III. Klasse, sowie auch gedeckte Güterwagen in Verwendung.

Die Permanierung der Strecke und die Verbesserung der Richtungsverhältnisse wurden mit Eifer fortgesetzt und Alles aufgeboten, um den nicht unbeträchtlichen Verkehr beherrschen zu können. Im Jahre 1880 wurden auf dieser Bahn 15.462 Zivil- und 41.643 Militärpersonen, sowie 26.741 Tonnen Güter befördert.

Direktor Major Tomaschek widmete sich mit gleichem Eifer auch der Organisation der Verwaltung. Der erste Tarif für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr trat am 15. März in Kraft; das

Betriebsreglement, eine Dienstordnung, Dienstorganisation, Gebührenvorschrift und dergl. erschienen in rascher Folge.

Seine k. u. k. Hoheit Erzherzog Wilhelm bereiste am 9. Mai 1880 die Bahn und übernachtete am Bahnhofe in Zenica.

In der Erkenntnis der Notwendigkeit der Verlängerung des Schienenweges bis zur Landeshauptstadt wurde der Ausbau der Bosnabahn von Zenica nach Sarajevo von den gesetzgebenden Körperschaften beider Reichshälften genehmigt.

Am 20. April 1881 wurde für diese Strecke eine Bauleitung mit dem Geniemajor Max Woat an der Spitze eingesetzt und die Bauausführung der Firma M. Gerstle & Co. übertragen. Das Projekt dieser Strecke ist unter der Leitung des dermaligen Direktorstellvertreters der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen, Ingenieur Lucian Zerlauth ausgearbeitet worden.

Im Juli 1882 bereiste Minister von Kállay zum erstenmale die Bosnabahn und inspizierte die Arbeiten auf der Baustrecke.

Programmgemäss wurde der Bau der Neustrecke durchgeführt, die technisch-polizeiliche Prüfung fand anfangs September, die feierliche Eröffnung des Betriebes am 4. Oktober 1882 statt. Mit grossem Enthusiasmus begrüssten die Behörden und die Bevölkerung in der Hauptstadt die Eröffnung dieses Schienenweges.

Auch die neue Linie Zenica—Sarajevo wurde in die Verwaltung der k. k. Bosnabahn einverleibt.

Die Bahn trat hiemit in eine neue Phase des Betriebes. Die Länge der Schmalspurbahn betrug nunmehr 268·2 km.

Die Landeshauptstadt besass nun eine direkte Schienenverbindung mit der Monarchie; die Grenzstation B.-Brod konnte infolge der indessen erhöhten Fahrgeschwindigkeit der Züge auf der Altstrecke Brod—Zenica in 16 Fahrstunden erreicht werden.

Eine neue Epoche des modernen Verkehrswesens für Sarajevo und für das ganze Land! Handel und Industrie, die jahrhundertelang darniedergelegen, hoben sich, ein kultureller Aufschwung, neue kräftige Impulse machten sich allerorts fühlbar.

Wenn auch der Bau der Bahnlinie von Brod nach Sarajevo vorwiegend aus strategischen Gründen erfolgt war, so gebot nun der wirtschaftliche Umschwung Bosniens und der Hercegovina auf Handel und Industrie Rücksicht zu nehmen. Hiefür war einerseits die Herstellung einer Verbindung mit dem adriatischen Meere, um dem Export den billigen Seeweg zu eröffnen, andererseits für die Anlage von industriellen Etablissements die Verbindung der reichen Braunkohlenlager bei D. Tuzla und der Manganerzlager bei Čevljanović mit der bestehenden Bahnlinie das nächste eisenbahnbauliche Programm.

Schon zu Beginn des Jahres 1884 gibt sich eine emsige Arbeit für die Verfassung der Projekte über die zunächst herzustellenden Bahnlinien kund. Insbesondere fiel der Direktion der Bosnabahn die Aufgabe zu, für die Montanbahn Vogošća—Čevljanović und für eine Pferdebahn, welche den Bahnhof Sarajevo mit dem Zentrum der Stadt verbinden sollte,

die Projekte zu verfassen; während die Projektarbeiten für die zunächst auszuführenden Eisenbahnen durch das Reichsfinanzministerium unmittelbar veranlasst wurden.

Im Jahre 1884 gelangten auch die Bauarbeiten für die Permanierung der neuen Eisenbahnbrücke über die Save bei Brod zur Vollendung und wurde diese Brücke, bei welcher der Ersatz für die im Jahre 1879 ausgeführten provisorischen Holzjoche durch Steinpfeiler durchgeführt wurde, im Oktober dem Verkehre übergeben. Die Arbeiten für den Ausbau dieses schönen Bauwerkes wurden der Firma Gebrüder Klein, A. Schmoll & E. Gärtner übertragen und unter Leitung des k. k. Majors des Geniestabes Friedrich Pickel nach dem vom technischen Militärkomité verfassten Projekte programmgemäss innerhalb einer zweijährigen Bauperiode vollendet.*)

Am 16. September 1885 überschritt Seine kaiserliche und königliche Apostolische Majestät Kaiser Franz Josef I. diese neue Brücke, welche sich als sichtbares Bindeglied zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und Bosnien-Hercegovina darstellt. Ein von der Stadtgemeinde Bosn.-Brod errichteter monumentaler Obelisk gibt der Nachwelt Kunde von dem allerhöchsten Besuche Sr. Majestät.

Die Direktion der k. k. Bosnabahn konnte noch im Monate September 1884 mit dem Bau der Montanbahn beginnen und trotz der ganz abnormalen Härte des Winters erreichte die Schienenlage bereits Ende Dezember die Endstation Čevljanović. Die Eröff-

*) Wien 1885, Verlag Waldheim, »Der Ausbau der Eisenbahnbrücke über die Save bei Brod 1882—1884.«

nung dieser 20·5 km langen Montanbahn erfolgte am 26. Jänner 1885.

Der Bau der 3 km langen Pferdebahn vom Sarajevoer Bahnhofe in die Stadt wurde vom Baudepartement der Landesregierung (Bauleiter: Ingenieur Eduard Rada) ebenfalls im Jahre 1884 durchgeführt und erfolgte die Aufnahme des Betriebes mit 1. Jänner 1885.

Für beide Bahnen besorgte die Direktion der k. k. Bosnabahn die Betriebführung.

Für den Anschluss an das Meer war das Tal der Narenta sowohl wegen seiner Ausdehnung als auch wegen seiner Lage ausschlaggebend. Die von der österr. Regierung im Jahre 1882 bereits in Angriff genommene Regulierung des Unterlaufes der Narenta bis Metković führte dazu, die Idee dieser Bahnverbindung in die Wirklichkeit umzusetzen. Über Auftrag des Reichsfinanzministeriums wurde mit dem Baue der Linie Metković—Sarajevo noch im Jahre 1884 begonnen und die Ausführung mit Rücksicht auf die verfügbaren Geldmittel in 4 Perioden in Aussicht genommen. Die Bauausführung für den ersten Teil dieser Linie wurde der Unternehmung Karl Freiherr v. Schwarz übertragen und gelangte die Strecke Metković—Mostar, 43·0 km lang, am 14. Juni 1885 zur Eröffnung.

Grosser Jubel herrschte an diesem Tage in der hercegovinischen Hauptstadt und zu einem Festtage im wahren Sinne des Wortes gestaltete sich derselbe für die Bevölkerung der Hercegovina. Ein noch unbekanntes Vergnügen war für dieselbe eine Eisenbahnfahrt und da am Eröffnungstage jedermann

„gratis" nach Oesterreich, das heisst bis Metković, reisen durfte, genügte kaum der für die neue Bahn beschaffte Fahrpark, um die ganz ausserordentliche Zahl der Teilnehmer befördern zu können. Für diese Linie, welche den Namen „Bosnisch-hercegovinische Staatsbahn Mostar—Metković" führte, wurde eine eigene Betriebsleitung mit dem Sitze in Mostar aufgestellt und zur Leitung derselben der Oberingenieur Karl Schnack berufen.

Zu Beginn des Jahres 1885 wurden bereits die Gesetze publiziert, welche den Bau eines Schienenweges von Doboj über D. Tuzla nach Simin Han genehmigten. Der Bau dieser Strecke wurde den Direktoren der Arad—Csanáder Bahn Boros und Vásarhelyi übertragen und noch Mitte des Jahres mit den Bauarbeiten begonnen.

Neben dieser baulichen Tätigkeit schritt auch die Ausgestaltung der Betriebsverhältnisse fort und alle Errungenschaften der Technik für die schmale Spur gelangten bei den neuen Bahnlinien zur Anwendung. Insbesondere die Herstellung eines kräftigeren Oberbaues und die Konstruktion entsprechender Fahrbetriebsmittel waren die nächsten Aufgaben der Verwaltung. Auf der Bosnabahn kam eine Normalstahlschiene — 17·8 kg schwer, 90 mm hoch, 8·0 m lang — zur Verwendung. Beim Fahrparke fällt die wichtigste Errungenschaft für den Betrieb einer Schmalspurbahn in das Jahr 1885: die Herstellung von dreiachsigen Wagen und von sogenannten Radial-Lokomotiven. Der erste dreiachsige Wagen mit 10 Tonnen Tragfähigkeit, einer Länge von 8·0 Metern und einem Radstande von 5·0 Metern bei radial stellbaren Achsen

wurde in der eigenen Werkstätte der Bosnabahn gebaut. Die neue Lokomotivtype hingegen, für welche der Inspektor des Maschinenwesens der vereinigten Schweizerbahnen, Ingenieur Klose, das Problem der radial stellbaren Achsen löste, wurde in der Lokomotivfabrik Krauss & Co. in Linz a. D. gebaut und gelangte am 12. Oktober 1885 die erste derartige Lokomotive zur Ablieferung.

Von höchster Bedeutung und bahnbrechend für die Herstellung schmalspuriger Eisenbahnen war die glückliche Lösung dieser Lokomotiv- und Wagenbaufrage. Die Bosnabahn besass nun eine Lokomotiv- und eine Wagentype, die den Anforderungen in Bezug auf Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Präzision sehr gut entsprach. Für die Lösung dieser Frage trug nicht wenig der erste Zugförderungschef der k. k. Bosnabahn, Ingenieur Julius Kraft, bei; leider vergönnte das Schicksal diesem genialen Manne nicht, den Erfolg seiner Arbeit noch zu sehen. Im besten Mannesalter erlag Ingenieur Kraft im August 1885, also kurze Zeit vor Einlangen der ersten Radial-Lokomotive, einem Herzschlage.

Inzwischen wurde der Bau der 66·7 km langen Linie Doboj—Simin Han vollendet und erfolgte am 26. April 1886 die Aufnahme des Betriebes auf derselben. Die Betriebführung dieser Staatsbahnlinie wurde der Direktion der k. k. Bosnabahn übergeben. Die Länge der in Verwaltung dieser Direktion stehenden schmalspurigen Bahnlinien betrug sohin 358·3 km, während die in der Hercegovina gelegene 43·0 km lange Linie Mostar—Metković, der örtlichen Verhältnisse wegen, eine eigene Betriebsleitung besass. Für die

Direktion der Bosnabahn wurde in Sarajevo ein eigenes Gebäude errichtet und übersiedelte dieselbe am 1. Mai 1886 in die Landeshauptstadt.

Illustre Persönlichkeiten benützten in diesem Jahre die Bahn, unter Anderen Seine k. und k. Hoheit Erzherzog Albrecht, Seine königl. Hoheit Prinz Arnulf von Bayern, der russische Oberst Van Wendrich u. A. Für solche Anlässe besass die Bahn bereits einen „Salonwagen“; — welcher Unterschied im Vergleiche zu den „Lowrys mit dem Segeltuchdache!“

Auch die finanziellen Verhältnisse der bosnischen Bahnen stellten sich günstig; das Jahr 1886 ergab für die Linie B.-Brod—Sarajevo K 648.747 und für die Linie Mostar—Metković K 36.993 an Betriebsüberschuss.

Die Fortsetzung der Linie Mostar—Metković bis zur Ramamündung wurde 1886 von den gesetzgebenden Körperschaften der Monarchie bewilligt und wurde noch im selben Jahre mit den Bauarbeiten begonnen. Den Bau selbst führte die Landesregierung in eigener Regie aus und ist unter oberster Leitung des damaligen Chefs des Bauwesens, Regierungsrat Edmund Stix, für diese Linie eine lokale Bauleitung, mit dem Bauinspektor Johann Kaut an der Spitze, in Mostar errichtet worden.

Trotz der vielen Terrainschwierigkeiten, die der wilde, schluchtartige Charakter des Narentadefilés der Bauausführung entgegenstellte, gelang es in verhältnismässig kurzer Zeit, die Bahn von Mostar nach Ostrožac, 65·7 km, zu vollenden und diese Strecke am 22. August 1888 dem Betriebe zu übergeben.

Ihre k. und k. Hoheiten, das Kronprinzenpaar und Erzherzog Otto, benützten im Juni 1888 bei Höchstihrem Besuche in Bosnien-Hercegovina von der Station Grabovica ab nach Mostar die noch im Baue befindliche Strecke.

Gleich nach Vollendung dieses zweiten Teiles der projektierten Eisenbahn von Metković nach Sarajevo wurde die Fortsetzung derselben bis Konjica ausgeführt und gelangte die Teilstrecke Ostrožac—Konjica, 13·1 km, bereits am 10. November 1889 zur Eröffnung. Die Betriebführung beider Teilstrecken übernahm die Betriebsleitung der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahn in Mostar.

Bezüglich der Bosnabahn sei hier hervorgehoben, dass Direktor Tomaschek, welcher mittlerweile zum Oberst im Eisenbahn- und Telegraphen-Regimente befördert worden war, nach einer effektiven Dienstzeit von 41 Jahren unter schmeichelhafter Anerkennung seiner ausgezeichneten Dienstleistung durch Seine kaiserliche und königliche Apostolische Majestät bei gleichzeitiger Verleihung des Ritterkreuzes des Leopold-Ordens am 1. Juli 1889 auf eigenes Ansuchen in den wohlverdienten Ruhestand trat.

Zu seinem Nachfolger wurde Oberstleutnant Emil von Bumbala und nach dessen über eigenes Ansuchen erfolgten Versetzung in den Ruhestand am 1. Juli 1892 der Oberstleutnant Eduard Urban ernannt.

Grosse Verdienste um das rasche Zustandekommen, die zielbewusste Ausführung und musterhafte Entwicklung der k. u. k. Bosnabahn fallen den damaligen massgebenden hohen Funktionären der Kriegs-

verwaltung zu. Ausser dem jeweiligen Reichs-Kriegsminister und dem obersten Chef des Generalstabes sind dies insbesondere der damalige Oberst im Generalstabskorps und Vorstand der 5. Abteilung des Kriegsministeriums, der gegenwärtige Kriegsminister FZM. Heinrich Ritter v. Pitreich, ferner die gewesenen Chefs des Eisenbahn-Bureaus im Kriegs-Ministerium, die Oberste im Generalstabskorps Anton Ritter v. Pitreich und Emil Freiherr v. Guttenberg, der nachmalige erste österreichische Eisenbahnminister; endlich aber der letzte Direktor der k. u. k. Bosnabahn, Oberst des Eisenbahn- und Telegraphen-Regiments, Eduard Urban.

* * *

Stetig setzte die Landesregierung die Arbeiten zur Ausführung des festgesetzten Programmes fort und während noch die Strecke Ostrožac—Konjica im Baue war, ist die in den letzteren Ort verlegte Bahnbauinspektion in voller Tätigkeit für die Detailtrassierung zur Fortsetzung der Bahn bis Sarajevo. Unter der zielbewussten Oberleitung ihres Chefs, Regierungsrates Stix, ist sofort nach Verlautbarung der gesetzlichen Baubewilligung mit der Bauausführung begonnen worden. Bei dieser Gebirgsbahn im vollsten Sinne des Wortes kam für die Überschreitung der Wasserscheide zwischen dem Schwarzen und dem Adriatischen Meere die Abt'sche Zahnstange zur Anwendung. Ein Novum im Betriebe einer schmalspurigen Bahn, die nicht nur lokalen Bedürfnissen, sondern als Hauptverkehrsader für Güter-Massentransporte in Betracht kam. Ein weiteres Problem war in der Locomotivfrage zu lösen, da die Länge der zu erbauenden Linie von Konjica bis Sarajevo 55·8 Kilometer betrug, wovon

18·8 Kilometer in sechs Teilstrecken auf die Zahnstange entfielen, sohin eine kombinierte Adhäsions- und Zahnradmaschine erforderlich machten.

Der Schweizer Ingenieur Roman Abt, der bekannte Konstrukteur der gleichnamigen Zahnstange, löste im Vereine mit Direktor Demmer der Floridsdorfer Lokomotivfabrik diese Frage und konstruierte für die Spurweite von 760 Millimetern eine eigene Berglokomotive, welche sowohl auf der Adhäsions-, wie auch auf der Zahnstangenstrecke im Zugsdienste verwendet werden kann.

Sehr schwierig gestaltete sich die Bauausführung in diesem ausgesprochenen Hochgebirgsterrain und die beteiligten Ingenieure mussten ihre volle Kraft einsetzen, um aller Hindernisse Herr zu werden. Der Bau dieser Bahnlinie bildet einen der wichtigsten Marksteine auf dem Wege der Entwicklung der Eisenbahntechnik für die schmale Spur. Eine detaillierte Beschreibung dieser Bahnstrecke muss an dieser Stelle unterbleiben, denn dieselbe würde den Rahmen des vorliegenden Rückblickes weit überschreiten.

Die Herstellung dieses Schienenweges ist der sprechende Zeuge einer stolzen Tat der bosnisch-hercegovinischen Landesverwaltung und bildet die Realisierung eines Werkes, welches dem kulturellen Aufschwunge dieser von Natur aus gesegneten Länder zustatten kam. Hiemit war nun für die Exportartikel Bosniens — Holz, Erze, Kohle —, welche in der Monarchie nicht in Konkurrenz treten können, der Weg zum Meere geöffnet. Die glänzende Art, in der die vielen und grossen hier aufgehäuft gewesenen Schwierigkeiten bewältigt wurden, sind ein unver-

gängliches Verdienst des Baudepartements der Landesregierung, insbesondere ihres Chefs, des damaligen Baudirektors Edmund Stix, sowie seines hervorragendsten Mitarbeiters und späteren Nachfolgers, des vormaligen Regierungsrates Fritz Passini.

Aber auch den Organen der Bahnbauinspektion gebührt die uneingeschränkteste Anerkennung. Dem Vorstande derselben, Inspektor Kaut, war es leider nicht mehr gegönnt, das Werk vollendet zu sehen. Mitten aus seiner verdienstvollen Tätigkeit entriss ihn der unerbittliche Tod. Eine zunächst des Ivantunnels in die Felswand eingefügte Marmortafel ist von den Ingenieuren des Bahnbaues ihrem Vorstande zur bleibenden Erinnerung gewidmet worden.

Die Strecke Konjica–Sarajevo wurde am 1. August 1891 dem Betriebe übergeben, zugleich wurde für die nunmehr vollendete Bahnlinie Sarajevo—Metković, bei Auflassung der Betriebsleitung in Mostar, eine eigene Betriebsdirektion mit dem Sitze in Sarajevo errichtet und der bisherige Betriebsleiter, Oberingenieur Schnack, zum Betriebsdirektor ernannt.

Das erst festgestellte Eisenbahnbau-Programm war mit der Vollendung der Linie Sarajevo—Metković erschöpft; um jedoch dem wirtschaftlichen Aufschwunge dieser Länder vollends Rechnung zu tragen, nimmt die Landesverwaltung schon anfangs des Jahres 1892 die Projektierung einer weiteren Transversallinie aus dem Innern des Landes an die dalmatinische Grenze, beziehungsweise in ihrer Fortsetzung bis zum Seehafen Spalato in Angriff. Mit Gesetz vom 28. Juli 1892 erfloss die Ermächtigung zum Baue des ersten Teiles dieser Bahn, d. i. der Linie von Lašva nach Bu-

gojno, mit einer Abzweigung von D.-Vakuf nach Jajce. Die Arbeiten für den Bau dieser Strecken wurden im Sommer 1892 in Angriff genommen und in eigener Regie durchgeführt. Hiefür ist eine lokale Bauinspektion mit dem Sitze in Travnik — unter Leitung des Inspektors Johann Jičinsky — welche der Bauabteilung der Landesregierung in Sarajevo unterstellt wurde, errichtet worden.

Die Eröffnung der ersten Teilstrecke Lašva—Travnik, 30 Kilometer, welche der Betriebsdirektion der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahn in Sarajevo unterstellt wurde, erfolgte bereits am 26. Oktober 1893

Für die Fortsetzung der Bahn gelangte zur Übersetzung der Wasserscheide zwischen Vrbas und Bosna abermals die Abt'sche Zahnstange zur Anwendung.

Die Bauinspektion verlegte ihren Sitz nach D. Vakuf; zu ihrem Vorstande wurde Oberingenieur Michael Rauch berufen. Rasch ging der Bau von statten, denn bereits Mitte Oktober des folgenden Jahres konnte die Strecke Travnik—Bugojno-40·8 Kilometer und am 1. Mai 1895 der Flügel D.-Vakuf—Jajce, 33·7 Kilometer, dem Betriebe übergeben werden. Von der alten Königsstadt Jajce wurde zugleich im pittoresken Vrbastale eine Kunststrasse gebaut und auf derselben ein Diligenceverkehr aktiviert, wodurch eine neue, bequeme und kürzere Verbindung mit Banjaluka geschaffen worden ist. Auch die vorbezeichneten neuen Linien wurden der Betriebsdirektion der bosn.-herc. Staatsbahn in Sarajevo angegliedert.

Mit 1. Mai 1895 umfassten die dem öffentlichen Verkehre dienenden Schmalspurbahnen hierzulande 640·4 Kilometer. In die Verwaltung dieses zusammenhängenden Netzes teilten sich zwei Direktionen, welche beide ihren Sitz in Sarajevo hatten. Die k. u. k. Bosnabahn, welche schon vor dem 1. Mai die Betriebführung für die Staatsbahnlinie Doboj—Simin Han und auch für die inzwischen auf elektrischen Betrieb umgewandelte und erweiterte Stadtbahn in der Landeshauptstadt an die Betriebsdirektion der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahn abgegeben hatte, umfasste 288·6 Kilometer, die letztgenannte Betriebsdirektion hingegen 351·8 Kilometer. Die gleichen Motive, die in der Monarchie zur Zentralisation der Eisenbahnen führten, sowie auch die gebotene Rücksicht auf die Betriebsökonomie veranlassten die obersten Verwaltungsbehörden, den gesetzgebenden Körperschaften der beiden Reichshälften eine Vorlage einzureichen, welche auf die Vereinigung aller schmalspurigen Bahnen Bosnien und der Hercegovina unter eine Verwaltung abzielten.

Der bisherige Betriebsdirektor Ingenieur Karl Schnack wurde zufolge allerhöchster Entschliessung mit 1. Mai 1895 zum Direktor der bosn.-herc. Staatsbahnen ernannt.

Mit dem Gesetze vom 15. Juli 1895 wurde die Übergabe der k. u. k. Bosnabahn aus der Militär- an die Zivil-Landesverwaltung genehmigt und am 27. Juli durchgeführt. Gleichzeitig wurde die „Direktion der bosn.-herceg. Staatsbahnen in Sarajevo“ errichtet.

Hiedurch waren alle dem öffentlichen Verkehre dienenden Schmalspurbahnen Bosniens und der Herr

cegovina unter einer Verwaltung vereinigt, welcher Umstand einen bedeutsamen Wendepunkt für die weitere Entwicklung dieser Bahnen bildet.

Im Frühjahre 1895 ist auch mit dem Baue einer Montanbahn von Podlugovi nach Vareš, wo sich die ergiebigen Erzlager, sowie die Etablissements der Bosnischen Eisenwerks-Aktiengesellschaft befinden, begonnen worden. Die Bauausführung besorgte die Bauabteilung der Landesregierung (Bauleiter Sektionsingenieur Franz Herda) auf Rechnung der genannten Gesellschaft und wurde diese 25·1 km lange Strecke bereits am 7. November desselben Jahres dem Verkehre übergeben.

Ferner muss noch angeführt werden, dass eine von der Station Ilidže zu dem aufblühenden Kurorte gleichen Namens abzweigende Flügelbahn — ausschliesslich für den Personenverkehr — und von der Station Gračanica der Linie Doboj—Simin Han eine Zweigbahn bis zur Stadt Gračanica ausgeführt wurden.

Der wirtschaftliche Aufschwung Bosniens und der Hercegovina entfaltete sich unaufhaltsam und blieb nicht ohne Einfluss auf die Verhältnisse der Bahn. Die Verwaltung musste daher ihr Hauptaugenmerk auf die Hebung der Leistungsfähigkeit der einzelnen Linien richten und löste diese Aufgabe in einer Weise, welche in allen Fachkreisen des In- und Auslandes die vollste Anerkennung gefunden hat und fortgesetzt findet. Dem an die Spitze der neu errichteten Direktion berufenen Ingenieur Schnack und seinem Stabe ausgezeichneter Oberbeamten, unterstützt von der aufopfernden Leistung des ganzen Bahnpersonales gelang es, die gestellte Aufgabe in glänzender Art zu lösen.

Ein erheblicher Teil des Verdienstes an den so vielfachen organisatorischen Arbeiten bei der Verwaltung der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen kommt dem langjährigen technischen Referenten im k. u. k. gemeinsamen Ministerium, dem Oberbaurate Josef Kalmann zu.

Die „Kinderjahre der bosnischen Schmalspur" waren vorüber.

Rasche und bedeutende Fortschritte machte die Verwaltung. Neue und eigenartige Lokomotiv- und Wagentypen, die jenen der vollspurigen Bahnen im Werte nahestehen und vorbildliche Muster in ihrer Art sind, wurden konstruiert und die Leistungsfähigkeit der Bahn durch die Verbesserung der Gesamtanlage der älteren Strecken systematisch um ein Mehrfaches gehoben. Auch die Pflege der grossen internationalen Eisenbahn-Vereinbarungen, die Unifizierung der Tarife, der Anschluss an die in- und ausländischen Tarif-Verbände, die Lösung wichtiger Personalfragen, die Ausgestaltung von Wohlfahrtseinrichtungen, die Erlassung von Betriebsvorschriften u. s. w. kennzeichnen die eingeschlagene Richtung dieser Eisenbahn, welche die grösste europäische Schmalspurbahn ist.

An diese schmalspurige Eisenbahn traten ganz kurze Zeit nach der Übernahme der k. u. k. Bosnabahn dadurch, dass es möglich wurde für bosnisches Holz, bosnische Kohle und bosnisches Erz Absatz auf dem Weltmarkte zu finden, Transportaufgaben von früher ganz ungeahnter Höhe heran.

Die Hauptlinien der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen haben infolge dessen in den allerjüngst vergangenen Jahren bezüglich ihrer Transportleistungen

den grossen Schritt von den Lokalbahnen zu den Hauptbahnen mit Glück und allseits anerkanntem Erfolge gemacht, sowie eine Leistungsfähigkeit dieser so schmalen Spur erwiesen, welche man vor gar nicht langer Zeit selbst in Fachkreisen nicht für möglich gehalten hat.

Diese hervorragendsten Errungenschaften auf dem Gebiete des schmalspurigen Eisenbahnwesens sind das uneingeschränkte Verdienst ihres langjährigen Direktors, Ingenieur Karl Schnack.

* * *

Neue Aufgaben traten an die Landesverwaltung mit dem Projekte der Herstellung eines weiteren Schienenstranges zum adriatischen Meere heran. Dieser neue Schienenweg, der von Gabela in die Bocche di Cattaro führt, bildet den Anschluss des südöstlichen Teiles der Hercegovina und des südlichen Dalmatiens an das Eisenbahnnetz ihres Hinterlandes und ist vom verkehrspolitischen Standpunkte aus ein höchst wichtiger zu nennen.

Nach erfolgter gesetzlicher Zustimmung gaben die beiden Regierungen der Monarchie in der ersten Hälfte des Jahres 1898 die Einwilligung zur Ausführung dieser Eisenbahn, wovon eine Baulänge von 130·3 km auf hercegovinischen Boden und eine solche von 59·2 km auf Dalmatien entfiel.

Der hercegovinische Teil wurde in Regie der Landesregierung unter Oberleitung des Sektionschefs Edmund Stix und des Hofrates Fritz Passini durch eine in Mostar aufgestellte Bahnbauinspektion, welcher Baurat Michael Rauch vorstand, gebaut.

Für den österreichischen Teil stellte das k. k. Eisenbahnministerium eine eigene Bauleitung, mit dem kais. Rate Oberinspektor Johann Jenšowsky als Chef, in Ragusa auf.

Die Bauarbeiten wurden beiderseits noch im Jahre 1898 begonnen und wurde die gesamte Bahnlinie am 14./15. Juli 1901 in feierlicher Weise in Gegenwart der Minister von Kállay, Ritter von Wittek, Baron Call, von Cseh und von Hegedüs, des Landeschefs G. d. K. Freiherrn von Appel, des Statthalters von Dalmatien FZM. von David, des Marinekommandanten Baron Spaun, des Ziviladlatus Baron Kutschera, der Sektionschefs Ritter von Horowitz, Baron Benko, Sonnleitner, mehrerer österreichischer und ungarischer Reichsratsabgeordneter, sowie einer sonstigen auserlesenen Festversammlung unter enthusiastischem Jubel aller Schichten der Bevölkerung eröffnet und dem Betriebe übergeben.

Nur einer fehlte in dieser Festversammlung: Sektionschef Stix, dem ein hartes Geschick verwehrte, die Vollendung des grossen Werkes zu schauen, an das er die erste Hand gelegt hat. Bereits keimte der Beginn einer tückischen Krankheit in ihm und weilte Stix, der geniale Schöpfer des modernen Eisenbahnbaues in Bosnien-Hercegovina, der diesen Ländern in Liebe und Begeisterung mit allen Fasern seines reichen Wissens und Könnens anhing, gerade am Tage der Eröffnung der jüngsten hierländigen Bahn zur Erholung am Semmering. Ein unerbittliches Schicksal gönnte ihm nicht mehr die Rückkekr an die Stätten seines vieljährigen, ehrenvollen Wirkens und trat

Sektionschef Stix, ausgezeichnet von Sr. Majestät dem Kaiser und König durch Verleihung des Grosskreuzes des Franz Josef-Ordens, im Herbste des Jahres 1901 in den wohlverdienten Ruhestand.

Nur allzu früh ist Stix, am 24. Februar 1903, in ein besseres Jenseits abberufen worden.

Seine Schöpfungen jedoch, in erster Linie die vielfachen Eisenbahnbauten in diesen Ländern, sind und bleiben unvergängliche Denkmäler seiner Meisterschaft. — —

Seine k. und k. Apostolische Majestät geruhten die telegraphisch von den Ressortministern gemeldete Eröffnung der neuen Bahn in huldvollsten Worten der Anerkennung und mit den Wünschen für die gedeihliche Zukunft der neu geschaffenen Verkehrsader allergnädigst entgegenzunehmen. Auch die sichtbare Anerkennung des Monarchen blieb nicht aus: den unmittelbar bei der Bauausführung beteiligten Ingenieuren wurden huldvollst Ordensdekorationen verliehen.

Der würdige Abschluss der Bauausführung dieser jüngsten hierländigen Eisenbahn gereicht in jeder Hinsicht zum Stolze der Landesverwaltung. Die neue Linie Gabela—Zelenika samt den Flügeln nach Trebinje und Gravosa hat eine Baulänge von 189·5 km und wurde der Direktion der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen in Sarajevo unterstellt. Für die lokalen Bedürfnisse und unmittelbare Beaufsichtigung der den k. k. österreichischen Staatsbahnen eigentümlich gehörigen süddalmatinischen Linien (59·2 km) ist unter der bezeichneten Direktion auch eine k. k. Betriebsleitung in Gravosa errichtet worden.

Zufolge Allerhöchster Entschliessung wurde der Direktor der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen, Ingenieur Karl Schnack, mit 15. August 1901 zum Hofrate ernannt.

Über die Betriebsjahre 1902 und 1903 ist Besonderes nicht zu erwähnen.

Die Bauabteilung der Landesregierung, an deren Spitze inzwischen Hofrat Passini als Sektionschef berufen wurde, setzte die Projektierung für das allerneueste Eisenbahnbauprogramm Bosniens-Hercegovina fort und kaum, dass die gesetzliche Zustimmung der massgebenden Faktoren in beiden Reichshälften erflossen ist, sind auf der zuerst auszuführenden Linie Sarajevo—Ostgrenze die Bauarbeiten noch im Herbste des Jahres 1902 in Angriff genommen worden. Auch dieser Eisenbahnbau, der für die bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen einen Linienzuwachs von 168·6 km bedeutet, wird in eigener Regie der Landesverwaltung unter oberster Leitung des Sektionschefs Passini durchgeführt. Die unmittelbare Bauleitung ist neuerdings den bewährten Händen des inzwischen zum Oberbaurate beförderten Ingenieurs Michael Rauch anvertraut.

Diese beiden Namen bieten die sichere Gewähr, dass auch die künftige Schienenstrasse — deren Bau bereits heute weit fortgeschritten ist — als unwandelbarer Zeuge für Wissenschaft und Ingenieurkunst, für Mut und Fleiss sich dem bestehenden Eisenbahnnetze würdigst anschliessen wird.

* *
*

Und zum Schlusse eine kleine statistische Darstellung über das letztabgelaufene Betriebsjahr 1903,

welche die Verkehrsintensität auf den bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen am besten kennzeichnet.

Die Betriebslänge der unter Verwaltung der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen stehenden schmalspurigen Linien betrug am Ende des Jahres 1903:

a) eigene Linien	764·6 km
b) für fremde Rechnung betriebene Linien:	
1. Elektrische Stadtbahn Sarajevo	5·6 „
2. Montanbahn Podlugovi—Vareš	24·7 „
3. süddalmatinische Linien der k. k. öst. Staatsbahnen	58·5 „
zusammen	853·4 km

Überdies zweigten von den Linien der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen 39 Schleppbahnen mit einer Länge von 38·5 km ab.

Die Leitung des gesamten Betriebsdienstes besorgt — wie bereits erwähnt — die „Direktion der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen in Sarajevo“, welche der Landesregierung für Bosnien und der Hercegovina als Aufsichtsbehörde unmittelbar unterstellt ist.

Der Personalstand umfasste mit Jahresschluss 26 Oberbeamte, 204 Beamte, 20 Bahnärzte, 447 Unterbeamte, 1038 Diener und rund 3100 Professionisten und Taglöhner,

Den ausführenden Dienst besorgten 8 Bahnerhaltungs-Sektionen, 110 Stationen und 20 Haltestellen, 9 Heizhausleitungen, 1 Hauptwerkstätte und 1 Materialmagazin.

An Wohlfahrtseinrichtungen für das Personale sind anzuführen: das Pensionsinstitut, der

Kranken- und Unterstützungsfonds, die Equipierungsanstalt, das Lebensmittelmagazin und die Unfallversicherung.

Die Verkehrsleistungen des Betriebsjahres 1903: Im Ganzen wurden 72.747 Züge (exkl. Schleppbahnfahrten) mit einer Weglänge von 3,100.396 Zugskilometern in Verkehr gesetzt, wovon im Tagesdurchschnitte 144·5 Züge oder für einen Bahnkilometer und Tag 10·9 Züge entfallen. Der durchschnittliche Weg eines Zuges betrug 64·7 km, auf einen Bahnkilometer entfielen 4055 Zugskilometer. Jede Lokomotive hat im Durchschnitte 43.086 km, jede Personenwagenachse 37.162 und jede Güterwagenachse 16.182 km zurückgelegt. Die Leistung eines Personenwagens war im Jahresmittel 2·3mal so gross als die Leistung eines Güterwagens; die Ausnützung der Sitzplätze hat 34·4%, jene der Tragfähigkeit der Güterwagen 51·9% betragen. Im Betriebsjahre 1903 wurden insgesamt 1,507.956 Reisende, 1,063.253 Tonnen frachtpflichtige und 140.838 Tonnen frachtfreie Güter befördert.

Die Leistung hat 176,882.618 Nettotonnenkilometer, das sind 229.745 Nettotonnen auf einen Bahnkilometer, beziehungsweise 444,490.700 Bruttotonnenkilometer, das sind 574.327 Bruttotonnen auf einen Bahnkilometer betragen. Als durchschnittliches Bruttogewicht eines Zuges entfielen 143·9 Tonnen.

Zur Durchführung dieses Verkehres waren 147 Locomotiven mit 29.780 Pferdekräften, ferner 227 Personenwagen mit 5519 Plätzen, 70 Dienst- und Postwagen mit 629 Tonnen Ladegewicht, sowie 2378 Güterwagen mit 21.656 Tonnen Ladegewicht vorhanden. Auf einen Bahnkilometer sind 0·172 Lokomotiven, be-

ziehungsweise 34·9 Pferdekräfte, ferner 0·271 Personen-, 0·440 Dienst-, sowie 3·05 Lastwagen entfallen.

Der gesamte Fahrpark der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen nach dem Stande von Ende Dezember 1903 würde, auf ein Geleise gestellt, eine Länge von 22·6 km — ungefähr die Distanz von Sarajevo bis Podlugovi — einnehmen.

Im Jahre 1903 betrugen die Einnahmen des Betriebes der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen 9,102.762 Kronen, oder für 1 Bahnkilometer 11.907 K, die ordentlichen Betriebs-Ausgaben hingegen 5,813.183 Kronen oder für einen Bahnkilometer 7.604 Kronen, so dass sich der Betriebskoëffizient auf 63·8% Prozent stellt.

Für Ameliorierungen wurde in diesem Jahre ein Betrag von 1,025.327 Kronen und für die Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln 1,423.199 Kronen, im Ganzen sohin 3.203 K für den Bahnkilometer aufgewendet.

Die nachstehende Zusammenstellung bringt den Vergleich der Betriebsergebnisse auf der Hauptlinie Bosn.-Brod—Sarajevo im Jahre 1883 (d. i. das erste volle Betriebsjahr) zum letztabgelaufenen Betriebsjahre 1903.

	1883	1903	Steigerung in Prozenten
Betriebslänge in Kilometern . . .	268·2	264·1 *)	—1·5
Anzahl der beförderten Reisenden	79.534	545.127	585
Personen-Fahrkilometer	10,662.010	35,220.949	230
Frachtpflichtige Güter, Tonnen . .	36.784	783.464	2029
Netto-Tonnen-Kilometer, im ganzen	8,336.420	98,366.231	1079
Netto-Tonnen auf den Bahn-km .	31.083	372.458	1098
Brutto-Tonnen-Kilometer, im ganzen	22,485.238	243,068.342	981

*) Infolge von Trassenberichtigungen.

	1883	1903	Steigerung in Prozenten
Brutto-Tonnen auf den Bahn-km .	83.837	920.365	1236
Zugs-Kilometer, im ganzen . . .	367.645	1,472.279	300
Züge per Tag und Bahnkilometer .	3·8	15·2	305
Durchschnittslast eines Zuges, t . .	89·8	166·1	84
Betriebs-Einnahmen, Kronen . . .	1,361.000	5,568.531	309
Betriebs-Einnahmen auf den Bahnkilometer, Kronen	5.060	21.085	316
Betriebs-Ausgaben, Kronen . . .	1,103.618	2,767.332	150
Betriebs-Ausgaben auf den Bahnkilometer, Kronen	4.114	10.478	154
Betriebs-Koëffizient %	81·3	49·7	—38·8

* * *

Zur Zeit der Übernahme der Verwaltung Bosniens und der Hercegovina seitens der österr.-ungar. Monarchie konnte von einem hierländigen Eisenbahnwesen nicht gesprochen werden, denn die im Jahre 1875 von Baron Hirsch erbaute normalspurige Bahn Banjaluka—Novi war dem gänzlichen Verfalle anheimgegeben und erst die Okkupationstruppen haben dieselbe wieder gebrauchsfähig gemacht. Nach der Übernahme der Verwaltung dieser Länder durch Österreich-Ungarn kam jedoch Leben in die Eisenbahnfrage und aus dem unansehnlichen Anfange eines feldmässig hergestellten Rollgeleises entwickelte sich durch rege Förderung seitens der obersten Verwaltungsbehörden der Ausbau des bosn.-herc. Eisenbahnnetzes.

Heute bestehen in Bosnien und der Hercegovina insgesamt 908·7 km öffentliche Eisenbahnen, wovon 800·4 km auf die schmale Spur und der Rest von

108·3 km auf die Normalspur entfallen. Ferner sind im Ganzen noch 317·5 km verschiedene Industrie-, Wald- und Schleppbahnen vorhanden. Überdies sind aber 168·6 km öffentliche Eisenbahnen im Baue begriffen und endlich 167 km zur Ausführung bereits genehmigt.

Es ist also in der kurzen Spanne Zeit Vieles und Grossartiges geleistet wurden zum Wohle der Bevölkerung dieser Länder, die aus der immer weiter schreitenden Vervollkommnung der Kommunikationen nie geahnte wirtschaftliche Vorteile erlangt.

Die politische, kulturelle und wirtschaftliche Umgestaltung Bosniens und der Hercegovina ist ein ausschliessliches Verdienst jenes grossen Staatsmannes, unter dessen Verwaltung diese Länder zu solcher Entfaltung emporblühten.

Mit dem unvergänglichen Kulturwerke des Ministers von Kállay ist auch die Ausgestaltung und Entwicklung des bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnnetzes innig verknüpft; dies verpflichtet vornehmlich uns Eisenbahner zur immerwährenden Dankbarkeit gegenüber dem „Regenerator Bosniens und der Hercegovina". Ehre seinem Angedenken!

Sarajevo, am 9. Juli 1904.

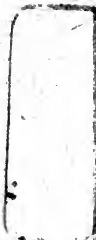




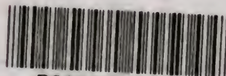


SARAJEVO.
Buchdruckerei der „Bosnischen Post“.
1904.








89095802294
B89095802294A